

GROUPE PERMANENT VELO



New Delhi - mai 2006 - D. Fauglas

Animation :

DDE56/SATC/AU

Relais Vélo

VANNES le 29 septembre 2008

GROUPE PERMANENT VELO 56

REUNION DU 29 SEPTEMBRE 2008 A VANNES (HOTEL DU DEPARTEMENT)

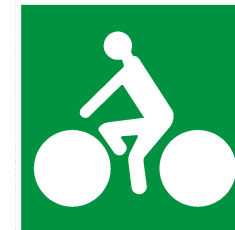
Etaient présents :

Hubert PEIGNE	Coordonnateur Interministériel pour le développement et l'usage du vélo
Jo BROHAN	Conseil Général 56 - élu référent - Président de la CIATM (Commission des infrastructures, de l'aménagement du territoire et de la mobilité)
Xavier DOMANIECKI	Conseil Général 56 - Directeur des Routes
Dominique PHELIPPEAU	Conseil Général 56 - Chargé de mission Vélo
Roland GERVAIS	Conseil Général 56 - Service d'Exploitation et de Sécurité Routière
Bernard GASSMANN	Conseil Général 56 - A.T.D. - Sud Est
Alain LE COURTOIS	Collectif Cyclisme et Prévention 56
Jean-Pierre JAOUEN	Collectif Cyclisme et Prévention 56
Gérard BOULLIER	Collectif Cyclisme et Prévention 56
Dominique QUERIEL	Collectif Cyclisme et Prévention 56
James BOUCHER	Association Véломotive Vannes
Philippe CARREZ	Vannes Cyclo Randonneurs
Bernard CLEMENT	CD 56 Cyclotourisme
Etienne LEBORGNE	Altermodal
Marie JOURDREN	CAP L'Orient

Jean-Jacques LEVAVASSEUR	Ville de VANNES Service Voirie-circulation
Karine TISSOT	CAP Vannes
Catherine GIRARD	Comité Régional du Tourisme de Bretagne
Jean-Yves KERDREUX	DDAF 56
Geneviève RICHARD	DDE 56/SRSR/SR
Thierry PELLIZZARI	DDE 56/SRSR/SR
Robert LE ROUX	DDE 56/SATC/AU - Relais Vélo 56
Dominique FAUGLAS	DDE 56/SATC/AU - Relais Vélo 56

NB : Merci à Alain Le Courtois pour son aide à la rédaction de ce compte-rendu.

DEROULEMENT DE LA JOURNEE



- 9h00 **Accueil, introduction, historique, tour de table, ordre du jour.**
- 9h15 **Présentation de la politique vélo nationale, des orientations, des thèmes d'actualité :**
Hubert Peigné (Coordonnateur Interministériel Vélo).
- 9h45 **Présentation de la politique cyclable départementale :**
*Jo Brohan (élu référent-Président CIATM : commission des infrastructures, de l'aménagement du territoire et de la mobilité)
et Xavier Domaniecki (Directeur des routes).*

Thèmes du jour :

- 10h15 **1 - Les micro-continuités :**
*R. Le Roux, D. Fauglas (Relais Vélo DDE56)
JJ. Levavasseur (Ingénieur Territorial- voirie circulation- Ville de Vannes)*
- 10h45 **2 - Les macro-continuités d'itinéraires : liaisons péri-urbaines, continuité d'itinéraires structurants, problématique rase campagne/urbain et site propre/voirie partagée :** *D.Phélippeau (CG56).*
*+ JJ. Levavasseur (Ville de Vannes : Schéma cyclable)
+ DDE 56 (passerelle vélo sur RN165)*
- 11h30 **3 - Les modalités de concertation : proposition d'une fiche type « projet vélo » :** *(Dominique Phélippeau : CG 56)*
- 12h00 **4 - La concertation (l'information) en amont et en aval avec les Maîtres d'Ouvrage : le « réflexe vélo » :**
(Alain. Le Courtois : Collectif Cyclisme et Prévention 56)

12h45 / 14h00 Repas

- 14h00 **5 - Intermodalité :** *(Etienne Leborgne : Altermodal)*
- 14h20 **6 - Avancement du Schéma Régional Véloroutes Voies Vertes :** *(Catherine Girard : CR Tourisme)*
- 14h40 **7 - Sujets divers :**
- **La révision du Plan Vélo Départemental :** *(D. Phélippeau : CG 56).*
 - **Schéma et politique BDM CG56 :** *(R Gervais : CG 56).*
 - **Actualité réglementaire (équipements vélo, signalisation Voies Vertes :** *(DDE 56).*
 - **Les modalités de mise en place des panneaux VV et voirie partagée :** *(R Gervais : CG 56).*
 - **Point sur les barrières / lisses / dispositifs de sécurité :** *(R Gervais : CG 56).*
 - **Homologation des remorques vélo ? :** *(JJ. Levavasseur : Ville de Vannes).*

16h45 **Fin.**

I - RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU GROUPE

Robert LE ROUX, Relais Vélo de la DDE, rappelle qu'à la suite de rencontres entre le Collectif Cyclisme et Prévention (A. le Courtois) et de la CDES (R.Gervais) en 2003 l'idée a germé de composer un groupe technique pluraliste et informel pour la sécurité de la pratique du vélo.

Il est composé d'un tronc commun (voir diaporama) et d'acteurs locaux (communes notamment) associés lors de différentes réunions itinérantes.

Il s'agit d'échanges sur des aménagements réalisés (critique objective) ou à venir pour déterminer des positions communes et développer des sujets techniques.

6 réunions ont déjà eu lieu (voir aussi comptes-rendus joints en annexe) :

- 12 décembre 2003 à Guidel.
- 14 avril 2004 à Muzillac.
- 23 novembre 2004 à St Avé.
- 24 mars 2005 à Pontivy.
- 14 juin 2006 à Lorient.
- 12 décembre 2007 à Josselin.

II - RAPPEL DES THEMES TRAITES

Une sélection de thèmes déjà traités lors des précédentes réunions est présentée.

III - LA POLITIQUE VELO NATIONALE

M. Hubert PEIGNE (coordonnateur Interministériel).

La mise en œuvre d'une politique en faveur du vélo doit amener à penser à tous les types d'utilisateurs. L'expérience personnelle est primordiale. Les avantages de la pratique doivent être mis en avant.

Un coordonnateur interministériel pour le développement et l'usage du Vélo (Monsieur Vélo) a été mis en place en avril 2006.

Un Plan d'actions Vélo a ainsi été élaboré (une version en 2006, une autre en 2008).

Le cadre de ce plan est constitué par le Code de la Rue, la fiscalité, les écoquartiers, le stationnement en logements collectifs :

- 1 - Code de la rue : première étape en juillet 2008, avec la création des zones de rencontre avec double sens cyclable (instauré également dans les zones 30).
- 2 - La fiscalité : favoriser par exemple le vélo électrique avec un bonus par rapport aux autres deux roues motorisées.
- 3 - les éco-quartiers : le vélo doit trouver sa place dans les nouveaux quartiers. L'intermodalité est à favoriser pour les liaisons avec l'extérieur. Le vélo est davantage pratiqué si les transports collectifs sont développés. Il faut moins d'étalement urbain pour limiter les distances.
L'Etat débloquera des finances sur certaines villes cyclables (contrat villes).
- 4 - le stationnement en logements collectifs : le garage à vélo est indispensable pour encourager la pratique.

Par ailleurs la SNCF évolue sur le sujet du vélo. Elle doit faire des propositions. En France 2 à 3 % des utilisateurs du TER sont des cyclistes. On pourrait s'orienter vers des garages à vélo dans les gares au lieu du vélo dans le train. Des régions sont volontaristes, comme la Bretagne.

L'Etat doit aussi promouvoir l'innovation notamment avec l'enseignement supérieur, la priorité y étant la santé et la vie étudiante.

En conclusion il faut être intransigeant sur trois points forts :

- le logement,
- l'alliance vélo/transports collectifs,
- le type d'urbanisation.

Débat :

Alain LE COURTOIS (CCP 56) insiste sur l'intérêt de la continuité cyclable. Le dialogue avec les collectivités doit être approfondi.

Hubert PEIGNE pense qu'il n'y aura pas d'obligation de coordination mais peut-être la mise en place d'une instance de conseil (exemple : la Suisse).

IV - LA POLITIQUE CYCLABLE DEPARTEMENTALE

M. Jo BROHAN (élu référent - Président CIATM : Commission des infrastructures, de l'aménagement du territoire et de la mobilité)

Et M. Xavier DOMANIECKI (Directeur des Routes).

M. BROHAN :

Le Département est aménageur, donneur d'ordre et financier pour les collectivités.

Il est surtout sollicité en zone rurale et en péri-urbain mais a aussi son avis à donner sur les aménagements urbains (sur RD).

Les subventions sont délivrées sur la base d'un cahier des charges techniques.

Le péri-urbain constitue une problématique importante.

La mise en œuvre du Plan Vélo départemental nécessite 2,5 à 3 millions d'euros par an.

Après avoir réalisé des tronçons peu contraignants comme Questembert-Mauron (ancienne voie ferrée), le Département a entamé des dossiers très difficiles sur des secteurs à « points durs », en particulier sur le plan de la maîtrise du foncier.

Le Département est aussi organisateur de transports et, à ce titre, œuvre pour marier le vélo avec d'autres vecteurs de déplacements.

Il a créé en particulier des aires de covoiturage (27), et implanté de nouveaux abribus.

Mais le stationnement à destination des vélos est à développer.

M. BROHAN croit en l'exemplarité et le Département a ainsi acheté des vélos de service pour les déplacements de ses agents.

Les échanges entre élus, techniciens et associations sont fructueux (exemple : giratoires, BDM etc...).

M. DOMANIECKI :

Fruit d'un travail collectif, la politique vélo du Département présente un enjeu sur les déplacements et la mobilité.

Le plan Vélo date de 2001. Il est en révision et un nouveau Guide Technique paraîtra en 2009.

La numérisation des itinéraires vélo est en cours, y compris ceux des collectivités.

Le foncier est un problème important qui freine les aménagements (Voies Vertes, BDM, pistes...).

Les procédures de DUP sont longues et difficiles.

La voirie partagée (avec panneau spécifique) est aussi une solution d'attente dans certains cas.

Le Département se penche aussi sur le problème de la signalétique pour assurer les continuités, sur les types de revêtements, sur la cohabitation équestres/autres usagers qui mérite débat.

L'année 2008 a vu le Département accorder 500 000 € de subventions aux collectivités.

V - LES THEMES DU JOUR

1 - Les Micro Continuités

a) *Robert LE ROUX (DDE 56 - Relais Vélo)*

Définition : Disposer d'aménagements cyclables continus est garant d'un usage plus répandu du vélo.

Les micro-continuités rejoignent les notions de sécurité, de facilité (aisance), d'efficacité (gain de temps), de lisibilité.....

IL s'agit des interfaces existant entre l'espace réservé aux vélos et la voirie, en particulier aux abords et dans les carrefours.

En zone urbaine il y a 3 formes de cheminement :

- la bande cyclable
- la piste cyclable,
- le vélo sur le trottoir.

Le trottoir n'est pas défini au Code de la Route (sauf en Belgique).

La notion de trottoir traversant aux intersections est intéressante car elle sécurise le cycliste.

Un tableau à critères croisés permet de classer les types d'aménagement en fonction des situations (cheminement courant, carrefour en croix ou giratoire).

Il existe des pistes d'amélioration : mieux étudier les interfaces, faire plus d'analyses multicritères, lier esthétique et fonctionnalité, prendre le temps des études préalables et préliminaires.

Sur le plan humain il faut privilégier la concertation et aussi former les futurs acteurs.



b) M. LEVAVASSEUR (Ville de Vannes)

Présentation de divers projets au niveau de giratoires existants (Marne, Pompidou) puis de rues (Bd des Iles, école de Beaupré).

Giratoires : L'insertion des cyclistes dans la circulation générale à partir de pistes cyclables n'est pas sans danger. Une bande cyclable périphérique est dans certains cas préférable.

Certains aménagements mixent la présence des cyclistes et des piétons.

Rues : les intersections avec la chaussée sont traitées avec la signalisation réglementaire et des coussins berlinois pour ralentir les véhicules.

Débat :

Roland GERVAIS rappelle les recommandations en terme de largeur : 2,50 m pour les pistes bidirectionnelle. Le trottoir cyclable n'est pas réglementaire.

Robert LE ROUX se demande si le nouvel article R 415-3 s'applique aussi aux giratoires (priorité à la piste cyclable), ce qui ne serait pas sans poser de difficultés.

Jean-Pierre JAOUEN - Collectif 56, il y a trop de marquages non réglementaires (pavage au sol pour marquer les zones 30 par exemple).

Jean-Jacques LEVAVASSEUR ne voit pas l'utilité des sas vélo.

James BOUCHER (Vélomotive) : l'absence de sas n'est pas préjudiciable pour les cyclistes aguerris. Très utiles pour les autres.

Pour Marie JOURDREN, il est important de former les cyclistes.

Dominique QUERIEL, pour Vél'Orient, regrette que la voiture reste reine en même temps que l'usage du vélo se développe.

2- Les Macro-continuités d'itinéraires

a) *Robert LE ROUX (DDE 56 - Relais Vélo)*

Définition : les **macro-continuités** rejoignent les notions de lisibilité (signalisation de jalonnement...), de continuité d'itinéraire (intermodalité forme de continuité), de cohérence (nb: travail en cours de l'ADC)

b) *Dominique PHELIPPEAU (CG 56)*

Le Plan Vélo Départemental :

La recherche des continuités s'organise à partir des schémas régionaux et départementaux, des schémas des villes (Lorient, Vannes, Auray et Pontivy).

Il existe trois types d'itinéraires : en rase campagne, en péri-urbain et en urbain. Ils peuvent emprunter des sites propres ou se situer en voirie partagée.

La concertation réunit le Conseil Général, les communes, les communautés de communes, d'agglomérations, les pays touristiques.

La question de la signalisation (police, directionnelle) est essentielle.

Les points durs sont les passages des rivières, des rades, des voies ferrées.

- Présentation du schéma structurant du Plan Vélo : (page suivante)



DIRECTION GÉNÉRALE
DES INFRASTRUCTURES
ET DE L'AMÉNAGEMENT

Direction des Routes

Service Routes Routières,
Grands Travaux

PLAN VELO du Département du MORBIHAN- Schéma structurant

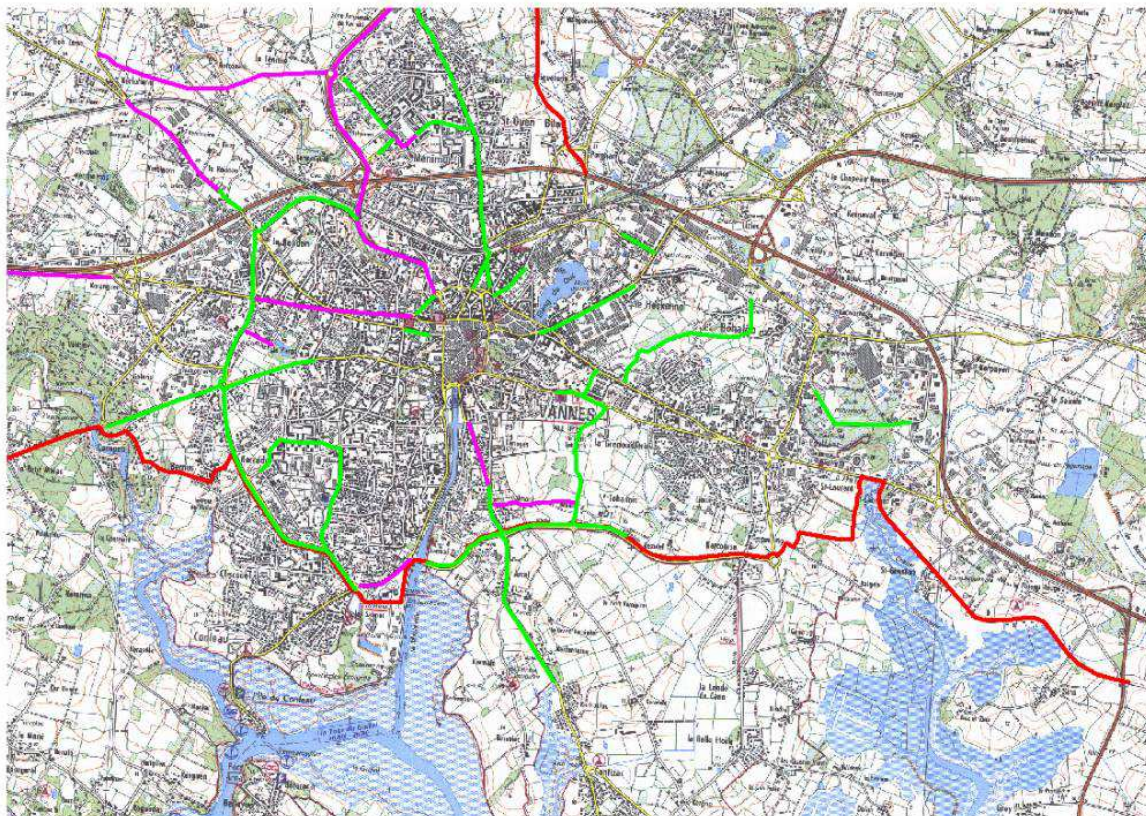


Conseil général

Les continuités sur PONTIVY ne sont pas évidentes. Une liaison est proposée avec Guéméné-sur-Scorff.

Il y a moins de problèmes de continuité sur Vannes, Lorient et Auray.

VANNES :



Exemple : VANNES

Vannes : Le Vincin, Séné-Theix - Voie Verte venant de Colpo : comment passer au niveau de la Gare. M. LEVAVASSEUR suggère de réaliser un pont au niveau de Pont-Vert.

Lorient : La voie Verte Quéven - Pont-Scorff est en cours de finition.

Auray : voie prévue vers le Bono en venant de Brech. Des macrocontinuités à trouver au niveau d'Auray.

Le choix des revêtements est important en fonction du type de fréquentation.

- Le franchissement de la RN 165 à Lanester

R. le Roux - DDE56



La passerelle vélo/piétons
Largeur : 4,00m
(2,50 + 1,50)



En section courante :
- piste vélo : largeur : 3.00m
- Chemin piétons : largeur 1.50m

L'Etat est Maître d'Ouvrage du projet.

Les travaux de voirie de la piste cyclable s'achèvent du côté Lanester de la passerelle. Du côté Nord, la réalisation finale est suspendue au projet de traitement du carrefour initié par la commune de Lanester (cabinet SOGREAH).

Une finition provisoire de la piste sera effectuée sur ce secteur dans l'attente des travaux sur le carrefour.

A. LE COURTOIS regrette que les usagers n'aient pas été davantage associés à ce projet.

3 - Les modalités de concertation

D. PHELIPPEAU (Conseil Général 56)

Présentation d'une proposition de fiche type à compléter lors de l'élaboration d'un projet.

ACTION	ACTEURS (Qui)	QUAND	Méthode	Moyens
Ex :				
Recherche de tracé	maître d'ouvrage		carto : SCAN, cadastre, photos aériennes	papier, numérique, terrain

Après-midi : Intervention de M. Hubert PEIGNE :

Il faut reconquérir la « cyclabilité » et la « piétonnité » de nos routes et de nos rues.

Les choix de réalisations ne sont pas les mêmes selon le type de cyclistes et selon les usages.

Le climat n'est gênant pour les cyclistes que quelques jours par an.

Mais il faut aussi toujours se poser la question d'aménager ou pas. Les rues à traiter doivent être ciblées.

Les priorités sont les services d'urgence, les handicapés, les piétons, les cyclistes, les livraisons.

Le Code de la rue en cours d'élaboration sera en fait intégré au Code de la Route.

Le CERTU édite des publications intéressantes :

- Vélo et planification urbaine
- Vélo et P.D.U.

4 - La concertation (l'information) en amont et en aval avec les Maîtres d'ouvrage : le « réflexe vélo »

Alain LE COURTOIS (collectif Cyclisme et Prévention 56).

Il faut intégrer la dimension cyclable à l'origine de tout projet d'aménagement, en référence avec l'article 20 de la LAURE (Loi sur l'Air).

Les Maîtres d'ouvrage doivent permettre l'écoute des usagers, dans le cadre des dossiers d'études, pas après. Ce qui est fait parfois mais cela doit progresser. Il est parfois difficile de trouver les interlocuteurs.

Lors des enquêtes publiques, les observations faites par les usagers ont plus de chance d'être prises en compte si elles sont argumentées.

La concertation est donc un élément indispensable pour obtenir des aménagements de qualité et adaptés.

Jean-Yves KERDREUX souligne qu'il ne faut pas oublier les aménagements fonciers (« remembrements ») en campagne, qui peuvent favoriser les modes doux.

5-Intermodalité

Etienne LEBORGNE (Altermodal)

Le principe de l'intermodalité n'est pertinent que pour des trajets supérieurs à 5 kms, sur des secteurs mal desservis pour les transports, pour les villes et agglomération d'un rayon supérieur à 5 kms, ou en milieu rural où les transports en commun sont peu développés.

Il faut favoriser l'accès aux gares : exemple la gare de Tours (vélos à l'intérieur de la gare) ou Lorient, où des places dédiées numérotées seront bientôt installées.

La SNCF, qui n'a pas anticipé les besoins vélo, pencherait plutôt pour la solution 1 vélo pour aller et 1 vélo pour revenir, en trajets journaliers.

6-Avancement du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes

Catherine GIRARD (Comité Régional du Tourisme de Bretagne).

Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes est composé de 8 grands itinéraires (2000 kms au total dont 1000 kms de Voies Vertes).



Voir lien Rando Breizh :

<http://www.randobreizh.org/VeloroutesVoiesVertesBretagneCarteReseau.php>

Le projet est fondé sur le partenariat et la concertation.

La cohabitation en milieu rural ne présente pas de problème.

Des préconisations concernent :

- la gestion des itinéraires (4 départements)
- la signalisation
- l'intermodalité
- les services touristiques sur et autour des itinéraires
- la promotion et la communication.

Le Schéma Régional dans le 56 :

2 points sensibles :

- la littorale où il faut gérer les flux automobiles saisonniers
- le canal de Nantes à Brest.

A terme il y aura 3 traversées possibles de la Bretagne.

Sur un plan élargi, le projet est en cohérence avec les intentions nationales et européennes.

Une enquête fait ressortir qu'un cycliste en randonnée est un atout économique qui dépense sur place, surtout les étrangers.

Autres mesures mises en œuvre :

- un référentiel d'accueil
- une carte des itinéraires en 30 000 exemplaires, épuisée et rééditée
- un site internet
- un projet d'accueil de journalistes étrangers.

SUJETS DIVERS

- la révision du Plan Départemental Vélo

Voir les interventions précédentes de MM. BROHAN, DOMANIECKI et PHELIPPEAU

- Schéma et politique BDM du Conseil Général 56

Roland GERVAIS (Conseil Général 56)

Le Département a lancé une politique de développement des Bandes Dérasées Multifonctionnelles. (Voir compte-rendu du Groupement Permanent Vélo du 12 décembre 2007).

Les cyclistes sont autorisés à circuler sur ces bandes équipées d'un revêtement routier, le long des routes.

Pour des trafics > 1 500 v/j → BDM

< 1 500 v/j → voirie partagée mais regarder le nombre de Poids Lourds

Une cartographie des routes 2000 v/j fait apparaître un linéaire de 1300 kms dans le Morbihan (RD).

Les BDM se réalisent à l'occasion du renouvellement de la couche de roulement des RD.



Débat :

Alain LE COURTOIS : c'est une avancée significative mais il faut assurer la continuité des itinéraires.

Roland GERVAIS : l'évaluation des réalisations de BDM n'est toujours pas faite par les usagers (→ CCP)

Catherine GIRARD : ne s'agit-il pas d'une solution de facilité qui ne protège pas vraiment les usagers vulnérables que sont les cyclistes, comme pourraient le faire des itinéraires en sites propres.

Etienne LE BORGNE : pourquoi pas des bandes cyclables ?

Roland GERVAIS : oui dans certains cas particuliers en milieu urbanisé (écoles)...

les modalités de mise en œuvre du panneau « voirie partagée »

Roland GERVAIS (CG 56).

Roland GERVAIS fait état d'une note du CERTU ne prévoyant pas de panneau particulier "voirie partagée" C50 (*) : La route doit toujours être partagée.... Le CG 56 réfléchit cependant sur la mise en place d'un tel panneau sur les parties d'itinéraires cyclables concernées (route à faible trafic). La question n'est pas tranchée.

** Le panneau C50 peut être utilisé pour donner aux usagers des indications utiles à la conduite des véhicules et ne faisant pas l'objet d'un panneau spécifique... Le message porté par le panneau C50 doit être concis et lisible.*

*(art. 73 : **Indications diverses** de la Cinquième partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière.)*

Débat :

Etienne LE BORGNE souhaite un guidage des cyclistes par une signalisation directionnelle.

Roland GERVAIS : le C 50 s'adresse aux automobilistes.

Philippe CARREZ (Vannes Cyclo Randonneurs) suggère de prévoir un tel panneau également sur les axes très fréquentés par les véhicules et les vélos.

Catherine GIRARD signale que les 4 départements bretons sont favorables à ce panneau.

- Point sur les dispositifs de sécurité

Roland GERVAIS (CG 56).

Suite à 5 accidents consécutifs en 1 an et demi dans le Morbihan et un mortel en Gironde, le Département a adopté un nouveau type de lisse de séparation entre la chaussée et la piste cyclable, la simple lisse en bois pouvant s'avérer dangereuse pour l'automobiliste (pénétration dans l'habitacle).

Sur les nouveaux projets il est prévu, le cas échéant, une double lisse normalisée (voir photos dans compte-rendu du Groupe Permanent Vélo du 12 décembre 2007).

Sinon le programme sur les RD est le suivant selon la vitesse autorisée :

- D 152 (70 km/h) maintien en l'état
- D 768 (90 km/h) remplacement
- D 105 (90 km/h) enlèvement de la lisse et mise en place d'une lisse double fonction dans les courbes
- D 779b (70 km/h) maintien (vient d'être posée).

Les anciennes lisses sont réutilisées ailleurs.

- l'actualité réglementaire :

Dominique FAUGLAS (DDE 56 - Relais Vélo)

Code de la Route (décret du 30 juillet 2008)

- Introduction de la notion de zone de rencontre avec double sens cyclable dans le R 110-2
- Instauration du double sens cyclable dans la zone 30 (R 110-2)
- Instauration de la priorité à la piste cyclable qui traverse une chaussée pour les conducteurs de véhicules s'apprêtant à quitter une route sur leur droit ou leur gauche. 5R 415-3 et 4)
- Le gilet rétroréfléchissant obligatoire pour les cyclistes à partir du 1^{er} octobre 2008, hors agglomération, la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (R 431-1-1).

Le port du casque :

Pas d'obligation mais une recommandation pour les enfants de moins de onze ans (voir compte-rendu du GPV56 du 12 décembre 2007).

Le panneau Voies Vertes est sorti, par arrêté du 11 juin 2008.



C 115



C 116

Cet arrêté modifie également l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière.

Une ambiguïté y apparaît sur l'autorisation de circulation pour les cavaliers qui doit découler d'une décision particulière de l'autorité compétente alors que le Code de la Route place les véhicules non motorisés, les piétons et les cavaliers sur un pied d'égalité (R 110-2).

Débat :

Roland GERVAIS estime qu'il n'y a pas d'incompatibilité formelle entre les 2 rédactions.

- homologation des remorques vélo :

Une norme européenne est en cours d'élaboration.

Voir l'avis de la Commission de Sécurité des Consommateurs, en annexe et sur le site suivant:

www.securiteconso.org/article664.html#

CONCLUSION

Robert Le Roux DDE56 -Relais Vélo

Le Groupe Permanent remercie l'ensemble des participants et particulièrement Monsieur Peigné qui nous a fait le plaisir d'y assister en y dispensant ses connaissances et son expérience, ainsi que MM. Brohan, Domaniecki et Phélippeau dont la qualité de l'accueil est à souligner.

Dominique FAUGLAS
Rédigé par : DDE56/SATC/AU Lorient
Relais Vélo